

AALTO-YLIOPISTO

Taiteiden ja suunnittelun korkeakoulu

Arkkitehtuurin koulutusohjelma

Helsingin kantakaupungin kolonnadit

Tapausesimerkki: Eteläesplanadi 20

Jaakko Torvinen



Kandidaatintyö

10.12.2018



Tekijä Jaakko Torvinen		
Työn nimi Helsingin kantakaupungin kolonnadit - tapausesimerkki: Eteläesplanadi 20		
Laitos Arkkitehtuurin laitos		
Koulutusohjelma Arkkitehtuuri		
Vastuupettaja Professori Hannu Huttunen		
Ohjaaja Lehtori Tommy Lindgren		
Vuosi 2018	Sivumäärä 43+1	Kieli Suomi
Tiivistelmä <p>Tämän kandidaatintyön aihe on kolonnadien eli katettujen pilarikäytävien vaikutus jalankulkijan kaupunkitilaan. Työn tarkastelualue on rajattu Helsingin kantakaupunkiin ja tutkimuksen kohteeksi on otettu kolonnadit, jotka ovat yhtenäinen osa rakennuksen massaa. Tarkempaan havainnointiin on otettu Eteläesplanadi 20:n kolonnadi. Kandidaatintyön tavoitteena oli tutkia, missä Helsingin kantakaupungin alueella on kolonnadeja sekä havainnoimalla tutkia, miten jalankulkijat käyttävät kolonnadia ja tekeekö se julkisesta tilasta paremman.</p> <p>Kandidaatintyössä on tuotettu aineistoa kartoittamalla ja havainnoimalla. Helsingin kantakaupungin kolonnadit on kartoitettu karttakatsauksella sekä katunäkymäpalvelua käyttäen. Eteläesplanadi 20:n kolonnadin havainnointimetodina käytettiin alan kirjallisuuteen perustuen jalankulkijoiden reittien piirtämistä sekä oleskelupaikkojen merkitsemistä.</p> <p>Kartoituksessa selvisi, että lähes jokaisessa Helsingin kantakaupungin kaupunginosassa on kolonnadeja. Eniten kolonnadeja löytyi kolmelta alueelta, missä ne muodostivat yhtenäisen kokonaisuuden kukin omalla tavallaan. Länsisataman osa-alueella Ruoholahdessa kolonnadeja on määrällisesti paljon ja ne muodostavat yhtenäisen ilmeen alueella. Kampissa kolonnadit reunustavat kävelykatu Sammonkatua ja Katajanokalla kolonnadit ympäröivät Merisotilaantoria.</p> <p>Havainnointitulokset Eteläesplanadi 20:n kolonnadin kohdalla osoittivat, että aurinkoisella säällä jalankulkijat kulkevat lyhyintä mahdollista reittiä. Sateisella säällä jalankulkijat sen sijaan kulkevat mieluiten sateelta suojassa vaikka se teki reitistä pidemmän. Oleskelijoita oli kolonnadissa sekä aurinkoisella, että sateisella säällä. Oleskelua ei ollut havaittavissa viereisten julkisivujen kohdalla, joissa ei ole kolonnadia. Aurinkoisella säällä kolonnadissa oli vähemmän oleskelijoita kuin sateisella säällä.</p> <p>Tässä kandidaatintyössä tultiin alan kirjallisuutta tukevaan johtopäätökseen: kolonnadit tekevät kaupunkitilasta miellyttävämmän jalankulkijalle. Kolonnadit antavat huonolta säältä suojan ja muodostavat pienempää tilaa isossa kaupunkitilassa. Ne myös pehmentävät rakennuksen ja ulkotilan välistä rajaa. Havainnointimetodit osoittautuivat tässä työssä toimiviksi. Jatkotutkimukseksi ehdotetaan kolonnadien havainnointia pidemmällä ajanjaksolla tässä työssä käytetyin metodein ja useamman kolonnadin otannalla. Lisäksi ehdotetaan kolonnadien mitoituksen tutkimista ja mittaustulosten yhdistämistä havainnointituloksiin.</p>		
Avainsanat arkkitehtuuri, kaupunkisuunnittelu, kolonnadi, Helsinki, kantakaupunki		

Sisällysluettelo

1 Johdanto	1
2 Kolonnadi	3
2.1 Määritelmä	3
2.2 Historia	4
2.3 Kaupunkitila	7
3 Helsingin kantakaupungin kolonnadit	9
3.1 Kartoitus	9
3.2 Sijainnit ja rakennusvuodet	12
3.2.1 Ruoholahti	15
3.2.2 Kampin kävelykatu	17
3.2.3 Katajanokan Merisotilaantori	19
3.3 Katutason julkisivut	22
4 Tapausesimerkki: Eteläesplanadi 20	23
4.1 Eteläesplanadi 20	23
4.2 Havainnointi	25
4.2.1 Jalankulkureitit	29
4.2.2 Oleskelupaikat	33
5 Johtopäätökset	37
Lähdeluettelo	40

1 Johdanto

Uuden yleiskaavan myötä Helsingin kantakaupunki laajenee kaupunkibulevardien varsia pitkin yhä laajemmalle alueelle. Kolmasosa vuoteen 2050 mennessä tapahtuvasta kasvusta sijoittuu näille alueille. Laajenemista kantakaupungista halutaan kehittää urbaania kaupunkirakennetta jalankulkijat huomioiden. (Helsingin kaupunkisuunnitteluvirasto 2017: 5.) Katetut jalkakäytävät, kuten arkadit ja kolonnadit, tekevät jalankulkijan katutilasta miellyttävämmän, koska ne suojaavat säältä ja tekevät katutilasta monipuolisemman. Kolonnadeilla voi pehmentää rakennuksen ja katutilan rajaa sekä tehdä pie-

nempiä ihmisläheistä mittakaavaa olevia tiloja isoihin tiloihin. (Gehl & Svarre 2013: 144, 151; Gehl, Viinikainen, Päivinen, Hammars-ten & Tuurnala 2018: 79, 165.) Ihmisläheisellä mittakaavalla tarkoitetaan ihmisen ominaisuuksien ja aistien huomioimista suunnittelussa (Gehl, Viinikainen et al. 2018: 33–34).

Kandidaatintyössä tavoitteeni on luoda katsaus Helsingin nykyiseen kantakaupunkiin ja sen kolonnadeihin ja niiden mahdollisuuksiin luoda ihmiselle mukavampaa ja miellyttävämpää kaupunkitilaa myös uusilla suunniteltavilla kaupunkialueilla.

Helsinki ei ole erityisen tunnettu arkadeis-

ta tai kolonnadeista eikä tutkimustuloksia katetuista jalkakäytävistä ole tarjolla. Aiemmat jalankulkijoita tai katutilaa Helsingissä käsittelevät tutkimukset ovat keskittyneet pääasiassa kävelykatuihin. Tällainen tutkimus puuttuu edellä mainitusti täysin ja sille on kysyntää. (Tynkkynen 2009, Hamilo 2014.)

Tässä kandidaatintyössä tutkin Helsingin kantakaupungin kolonnadeja julkisena tilana ja niiden mahdollisuuksia työkaluina suunniteltaessa uutta kaupunkitilaa jalankulkijan näkökulmasta.

Tutkimuskysymyksiäni ovat: Missä Helsingin kantakaupungin alueella on kolonnadeja? Miten jalankulkijat käyttävät kolonnadia? Tekeekö kolonnadi julkisesta tilasta paremman?

Tavoitteenani on tuottaa uutta tietoa kartoittamalla Helsingin kantakaupungin kolonnadit sekä havainnoida Eteläesplanadi 20:n kolonnadia.

Tutkimusta olen rajannut keskittymällä nykyisen kantakaupungin eteläosaan. Tarkin tarkastelu kohdistuu ydinkeskustaan ja siihen, miten kolonnadit vaikuttavat vilkkaasti liikennöityjen katualueiden kaupunkikuvaan. Olen jättänyt pienemmälle huomiolle kantakaupungin hiljaisemmat asuntovaltaiset alueet. Tässä työssä kantakaupungilla tarkoitetaan mantereen puolella olevaa kantakaupunkia, joka rajautuu

pohjoisessa Tukholmankatuun ja Helsinginkatuun. Käsittelen aihetta kaupunkisuunnittelun kannalta ja olen jättänyt huomioimatta rakennussuunnittelun ratkaisut.

Tutkimusmenetelminä toimivat karttakatsaus ja havainnointi. Materiaalina käytin Helsingin kaupungin avointa karttatietopalvelua, tilastoja ja kaava-asiakirjoja. Kirjallisten lähteiden lisäksi tietoa olen kerännyt havainnoimalla. Havainnointimenetelminä olen käyttänyt jalankulkijoiden reittien piirtämistä ja oleskelupaikkojen merkitsemistä. Havainnointimenetelmät olen valinnut alan kirjallisuuteen perustuen.

Työn alussa kerron pilarikäytävien historiasta ja kolonnadeista kaupunkisuunnittelussa. Toisessa luvussa kerron kantakaupungin kolonnadien kartoituksesta ja tuloksista, minkä jälkeen otan tarkempaan havainnointiin Eteläesplanadi 20:n sekä sen välittömän läheisyyden. Sen havainnoinnista kerron luvussa 3. Johtopäätöksissä esitän tuloksia avuksi tulevaisuuden kaupunkisuunnitteluun ja ideoita lisätutkimuksiin.

2 Kolonnadi

Tämän luvun ensimmäisessä alaluvussa määrittelen, mikä on kolonnadi ja mitä tarkoitan kolonnadilla tässä työssä. Toisessa alaluvussa kerron kolonnadien historiasta. Luvun kolmannessa alaluvussa käsittelen kaupunkisuunnittelua ja kolonnadien vaikutusta jalankulkijan kaupunkitilaan.

2.1 Määritelmä

Kolonnadit ja arkadit ovat katettuja pylvästai pilarikäytäviä. Arkadien ominaispiirre on kaarien muodostama sarja, joka on pilarien tai pylväiden kannatteleva (kuva 2.1). Tämä ominaisuus erottaa arkadit kolonnadeis-

ta. (Valkeapää, Salmela et al. 1997: 6, 32.)

Tässä työssä kolonnadilla tarkoitetaan rakennuksen yhteydessä olevaa katettua pilarikäytävää, joka muodostaa julkista tilaa ja missä on mahdollista kulkea.

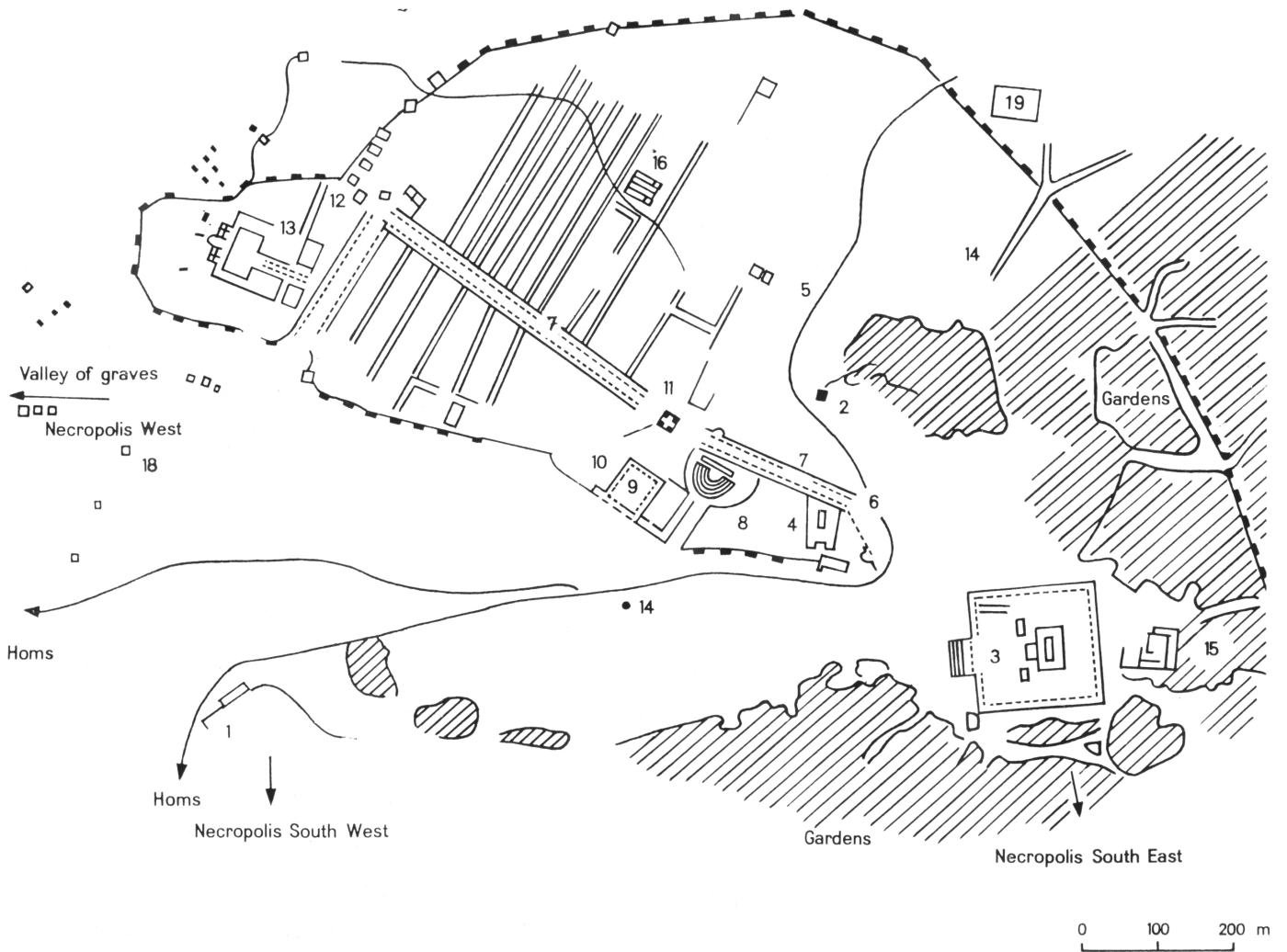


Kuva 2.1. Bolognan arkadit ja kolonnadit muodostavat yhtenäisen ilmeen keskustalle. (Portici, Bologna, SCGSWELEVEN, WIKIMEDIA, CC BY-SA 3.0)

2.2 Historia

Kolonnadeja eli katettuja pylväs- tai pilari-käytäviä on rakennettu muinaisista ajoista asti. Yksi vanhimmista esimerkeistä on muinaisen Palmyran kaupungin pääkatuna toiminut 1,2 kilometriä pitkä kolonnadi (kuva

2.2). Pylväskäytävää rakennettiin yli sadan vuoden ajan toisella vuosisadalla ennen ajanlaskun alkua. Kolonnadi yhdisti kaupungin tärkeimmät temppelit ja muut julkiset rakennukset. Katettu kulkuväylä oli säältä ja au-



Kuva 2.2. Piirros muinaisen Palmyran kaupungin kartasta, missä on keskellä numerolla seitsemän merkitty pääkatuna toimineet kolonnadit. (Plan of Palmyra, Syria, KLENGEL, H., CC BY-NC 3.0)

ringon paahteelta suojatun pääkadun ja koko kaupungin selkärangan lisäksi itsessään jo tärkeä paikka kaupankäynnille lähes tuhatvuoden ajan. (Terpak & Bonfitto 2018.)

Palmyran kaupungin katettua pääkatuakin vanhempia kolonnadeja on löytetty. Esimerkiksi egyptiläisessä temppeliarkkitehtuurissa kolonnadeja oli sisäänkäyntien yhteydessä

(Quirke 2014: 98, 220). Kolonnadit ja arkadit mainitaan myös antiikin ajan kirjoituksissa. Niiden tarkoitus oli antaa suojaa kaupunkilaisille yllättävältä huonolta säältä julkisten menojen yhteydessä ja muodostaa tilaa, missä oleilla. Tärkeiden rakennusten edustojen tuli olla pylväskäytäviä. Esimerkiksi roomalaisten teatterien ja forumien eli julkisten au-

väs- tai pilarikäytävä katettu jalkakäytävä, markkinapaikka tai poliittinen foorumi vai yksityistalon ulkotila vaihtelee eri kaupungeissa ja kulttuureissa eri aikakausilla. (James-Chakraborty 2014: 47, 158, 215, 232, 247.)

2.3 Kaupunkitila

Hyvän julkisen tilan tulee ominaisuuksiltaan ja laadultaan olla sellainen, että se mahdollistaa kaupunkilaisille ympäristön ja lähtökohdat liikkumiselle ja oleskelulle (Gehl 1987: 13). Hyvin suunniteltu julkinen tila hälventää yksin olemisen ja sosiaalisten kanssakäymisten rajaa mahdollistaen spontaanit kohtaamiset (Gehl 1987: 19–21). Kaupunkitilassa tapahtuvat toiminnot voi jakaa kolmeen kategoriaan: pakollisiin, vapaaehtoiisiin ja sosiaalisiin tapahtumiin. Vapaaehtoisia tapahtumia kuten istumista tai seisoskelua tapahtuu vain, kun ympäristö on siihen suotuisaa ja korkealaatuista sekä mahdollistaa vapaaehtoisen toiminnan. (Gehl 1987: 11–13.)

Pakollisista ja vapaaehtoisista toiminnoista on mahdollista syntyä spontaaneja sosiaalisia aktiviteetteja, jos julkinen tila on laadultaan siihen soveltuva. Toisten ihmisten näkeminen ja kuuleminen on jo sinänsä tärkeää sosiaalisena informaatiolähteenä, mutta se voi johtaa myös syvempään sosi-

aaliseen kanssakäymiseen. (Gehl 1987: 17.)

Kaupunkien ja rakennusten suunnittelemisella on paljon vaikutusta ihmisten reitteihin ja tapoihin. Kohtaamisille voidaan luoda joko hyvät tai huonot edellytykset, ja kaupungeista voi suunnittelusta riippuen tulla eläviä tai elottomia. (Gehl 1987: 33.) Jos kaupunkitila ei anna hyvää ympäristöä tyypillisille kohtaamisille, tämä taso häviää kokonaan ja saattaa vaikuttaa syvemmänkin tason sosiaalisiin kohtaamisiin ja kanssakäymisiin. Ero eristäytyneisyyden ja kanssakäymisen välillä muuttuu kovemmaksi ja selkeämmäksi. Fyysisten ja sosiaalisten rajojen pehmentäminen syntyy käsi kädessä. Mitä jyrkempi rakennettu raja on julkisella ja yksityisellä tilalla, sen suurempi ero on sosiaalisuuden ja eristäytyneisyyden välillä. (Gehl 1987: 19–21, 53, 65.)

Pylväs- ja holvikäytävillä on mahdollista tehdä pienempiä ihmiselle miellyttävämpää mittakaavaa olevia tiloja isossa kaupunkitilassa (Gehl, Viinikainen et al. 2018: 165). Ihmisen mittakaava määräytyy ihmisen aistien ja ominaisuuksien mukaan. Näköaisti on kehittynein aistimme ja tärkein ominaisuus huomioida suunniteltaessa tiloja ihmisille. Jalankulkijan nopeus on noin 5 km/h, millä nopeudella ehtii havainnoida näkemänsä yksityiskohdat siinä missä kauempanakin olevat asiat. Kun nämä ominaisuudet huomioidaan,

kaupunkitilat suunnitellaan sisältämään pieniä tiloja ja paljon yksityiskohtia. (Gehl, Viinikainen et al. 2018: 33–34, 43.) Ihmisläheinen mittakaava kannattaa huomioida jo hyvissä ajoin suunnittelua, ettei jouduta luomaan ihmiselle miellyttävää kaupunkitilaa vasta siinä vaiheessa, kun rakennukset, aukiot ja kadut on jo rakennettu ja huomataan niiden olevan autioita mittakaavavirheen vuoksi (Gehl, Viinikainen et al. 2018: 167). Saman suunnitteluohjeen antaa jo Rooman keisarikunnan aikaan Vitruvius: ”Julkisen tilan koko tulee olla suhteessa ihmismäärään, jotta tila ei ole liian pieni ollakseen käytännöllinen, eikä myöskään aukea kuin autiomaa ihmisten puuttuessa” (Vitruvius, Morgan 1914: 132).

Sääsuojan lisäksi pilarikäytävät ja arkadit luovat kaupunkikuvaa. Kun kolonnadi tai arkadi on tarpeeksi pitkä, pilaririvistö muodostaa vaikuttavan perspektiivinäkymän. Pilarit loittonevat jalankulkijan näkökentässä luoden vahvasti tilan tuntua. Aurinkoisella säällä pilarit myös luovat dramaattisia varjoja tehden valon ja varjon leikillä tilasta miellyttävän. (Jacobs 1993: 124.)

3 Helsingin kantakaupungin kolonnadit

Tässä luvussa käyn läpi kartoittamani Helsingin kantakaupungin kolonnadit: missä niitä on, mitkä ovat rakennusvuodet ja miten ne kartoitin. Kartoituksessa käyn tarkemmin läpi kolme aluetta, joilla pilarikäytävät muodostavat yhtenäisen kaupunkikuvallisen ilmeen. Viimeisessä alaluvussa kerron kartoittamieni kolonnadien katutason julkisivun ominaisuuksista.

3.1 Kartoitus

Kartoitin kolonnadit tutkimalla Helsingin kaupungin kiinteistökarttaa. Tarkastelualueeksi rajasin Helsingin kantakaupungin, jonka olen rajannut käsittämään laajennetun version eteläisestä kantakaupungista. Otin alueeseen mukaan pienet

osat itäistä ja läntistä kantakaupunkia. Uudessa yleiskaavassa on kantakaupungista tunnistettu kaksi kantakaupungin ydintä, joista toinen on Helsinginniemen ydinkeskusta ja toinen on itäisen kantakaupungin ytimessä oleva Pasila-Vallila-Kalasatama-akseli (Hel-



Kuva 3.1. Helsingin kantakaupungin kolonnadit merkattuna punaisella viivalla rakeisuuskarttaan. Punaisten viivojen paksuus ei ole mittasuhteessa eikä pylväskäytävien syvyyttä ole tässä kartoituksessa mitattu. 1:25 000

singin kaupunkisuunnitteluvirasto 2016).

Luvussa 2 määrittelin kolonnadit yleisesti. Kartoituksen aikana huomasin, että määritelmä on laaja ja on vaikea erottaa kolonnadi katoksesta tai katetusta sisäänkäynnistä. Rajasin kartoituksen sisältämään kolonnadit, jotka ovat osa rakennusta ja sen massaa ja luovat katettua pilarein rajattua julkista tilaa.

Valitsin tarkasteltavaksi mahdollisimman isossa mittakaavassa olevan kartan, jossa on kuitenkin tarpeeksi tietoa. Tähän soveltuvin oli 1:2000 Helsingin kaupungin kiinteistökartta, johon on merkitty katkoviivalla rakennusalan reunasta eroavan syvennyksen raja. Kartoituksessa käytetyn kiinteistökartan ajantasaisuuspäivämäärä on 1.10.2017. (Helsingin kaupunki 2018.)

Tarkistin katkoviivalla kiinteistökarttaan merkityt kohdat katunäkymäpalvelusta (Google Maps 2018). Listasin löytämäni kolonnadit taulukkoon (liite 1) ja merkitsin ne karttaan (kuva 3.1). Olen parhaani mukaan etsinyt ja merkinnyt kaikki kolonnadit tarkastelualueelta, mutta on mahdollista, että kaikkia kolonnadeja en ole tällä tarkastelutavalla löytänyt. Jätin tarkastelun ulkopuolelle molemmista päädyistään umpinaiset pilarikäytävät, jotka muodostivat vain katetun sisäänkäynnin rakennukseen.

Tarkempaan lopputulokseen voisi päästä

kulkemalla henkilökohtaisesti läpi kaikki kadut. Edellä mainitussa tapauksessa inhimillisille virheille olisi mahdollisuus, joten päädyin työssäni luottamaan valitsemaani karttakatsauksen ja katunäkymäpalvelun käyttämiseen.

Lisäksi olen tämän työn aikana kaupungilla liikkuessani tarkastellut onko joitain kolonnadeja jäänyt karttakatsauksessa huomaamatta. Lisäsin Helsingin Tuomiokirkon ja Helsingin kaupungintalon kartoittamieni kolonnadillisiin rakennuksiin. Tuomiokirkon jokaisella julkisivulla on kolonnadit, joita ei ollut kiinteistökartassa merkitty katkoviivoin. Helsingin kaupungintalon kolonnadi oli kiinteistökartassa merkitty katokseksi, mutta on kaupunkikuvallisesti yhtäläillä katettu julkinen tila ja kulkureitti kuin katettu sisäänkäyntikin (kuva 3.2). Tämän katoksen merkintä kiinteistökartassa erosi muista katosmerkinnöistä sillä, että siihen oli katkoviivalla merkitty pilarien paikat.

Kaupungilla tekemieni havaintojen perusteella myös Ruoholahden metroaseman ja sen vieressä sijaitsevan konservatorion katokseksi merkityt katetut pilaristot olivat mukana pitkään kartoituksessani niiden muodostaneen kaupunkikuvallisen yhtenäisyyden vuoksi. Poistin ne kartoituksesta ja päätin pysyä aiemmin mainittuja Tuomiokirkkoa ja kaupungintaloa lukuun ottamatta rajauksessani.



Kuva 3.2 Pohjoisesplanadi 11–13 kohdalla katettu jalkakäytävä.

3.2 Sijainnit ja rakennusvuodet

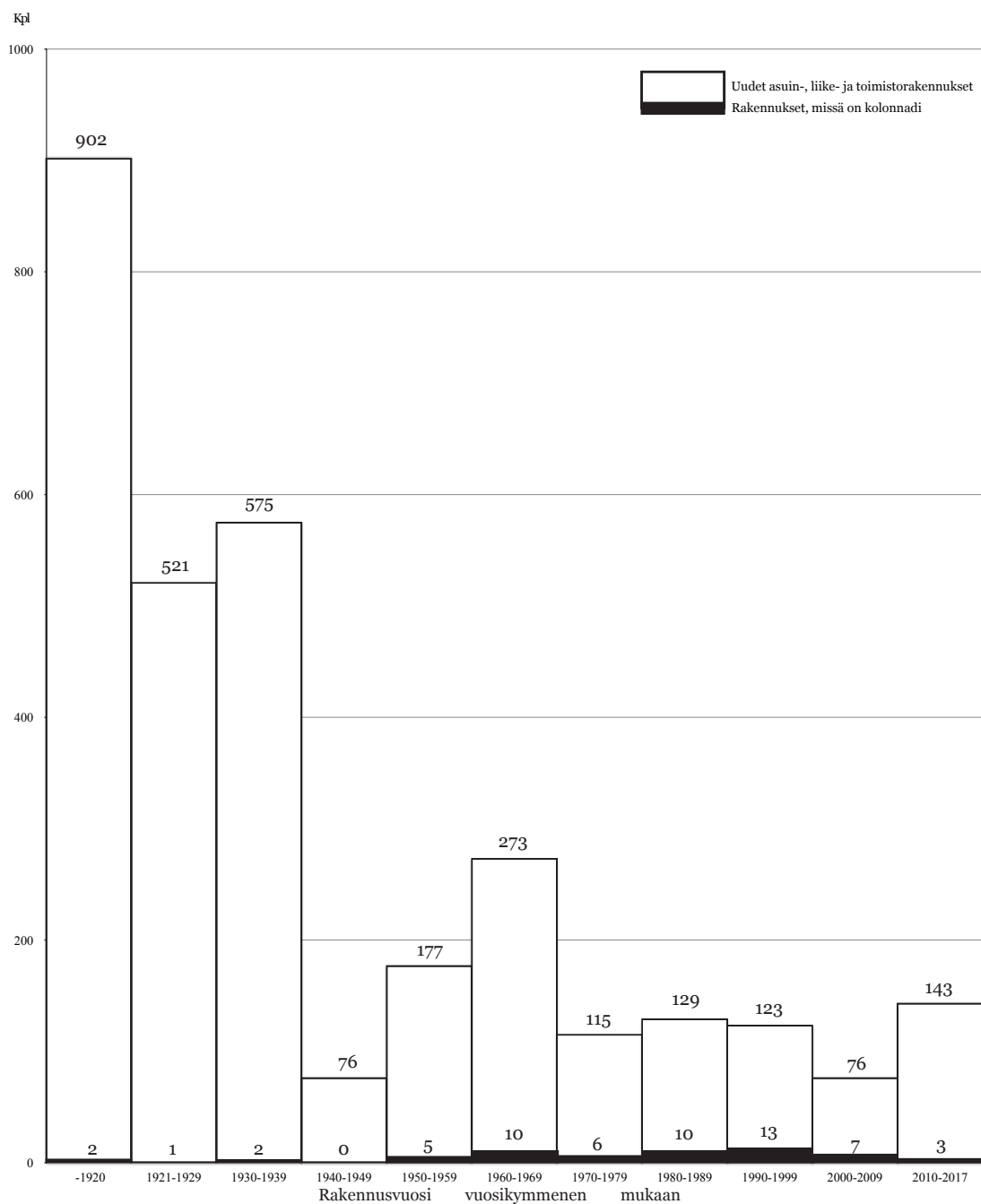
Kartoitukseni mukaan pilari- ja pylväs-käytäviä löytyy lähes jokaisesta Helsingin kantakaupungin kaupunginosasta. Yhteensä rakennuksia, joissa on kolonnadi, on 59 kappaletta. Yhdistin kartoitukseni tilastoihin alueelle rakennetuista asuin-, toimisto- ja liikerakennuksista (kaavio 3.3). Kolonnadien määrä vastaa noin kahta pro-

senttia alueelle rakennetuista rakennuksista.

Suurin osa kolonnadeista on yksittäisiä eikä kaupunkikuvallista yhtenäisyyttä kolonnadien käytöstä näy kolmea poikkeusta lukuun ottamatta.

Vanhimmat pylväs- ja pilarikäytävät löytyvät Kruununhaasta Senaatintorin ympäristöstä: Tuomiokirkon kaikki neljä julkisivua

Kaavio 3.3. Uudet asuin-, toimisto- ja liikerakennukset tässä työssä määritellyllä alueella Helsingin kantakaupungissa eri vuosikymmeninä (Tilastokeskus, Helsingin kaupunginkanslia 2018) ja kolonnadien osuus uusista rakennuksista.



sekä Helsingin kaupungintalon sisäänkäynnin edusta ovat kolonnadeja. Yksi tyyli puhdas arkadi löytyy myös Helsingin kantakaupungista Lintulahdenkujalta (kuva 3.4). Edellä mainittu kaaririvistö pilarien varassa on ainoa kyseistä tyyliä edustava yksilö tarkastelualueella ja rakennettu vuonna 1926.

1920- ja 1930-luvulta löytyy yhteensä kolme kolonnadia ja 1940-luvulta ei ainuttakaan. Kyseinen vuosikymmen oli Tilastokeskuksen mukaan myös kokonaisrakentamismäärältään edellisiä vuosikymmeniä huomattavasti pienempi. 1950-luvulla rakennettiin viisi rakennusta, joissa on kolonnadi, mikä oli



Kuva 3.4 Lintulahdenkujan arkadi.

noin kolme prosenttia uusista rakennuksista. 1960-luvulla rakennettiin jo kymmenen rakennusta, joissa on kolonnadi, mikä vastasi noin neljää prosenttia uudisrakennuksista. Prosentuaalisesti seuraava vuosikymmen oli edellistä parempi, viisi prosenttia rakennuksista sai kolonnadin, mikä tarkoitti kuutta rakennusta. 1980-luvulla innostus kolonnadeihin kasvoi: silloin rakennettiin kymmenen rakennusta, joissa oli kolonnadi eli noin kahdeksan prosenttia uusista rakennuksista. Määrällisesti ja suhteessa uudistuotantoon eniten kolonnadeja rakennettiin 1990-luvulla. 13 rakennusta, joissa oli kolonnadi, vastasi yli kymmentä prosenttia uudisrakennuksista. 2000-luvulla määrä vähän pieneni. Silloin rakennettiin seitsemän rakennusta, joissa oli kolonnadi, mikä vastaa yhdeksän prosentin osuutta uusista asuin-, toimisto- ja

liikerakennuksista. Kuluva vuosikymmen on uusien kolonnadien osalta huonoin sitten 1940-luvun: vain kolme kolonnadia eli kaksi prosenttia uudisrakennuksista on pilarikäytävällinen. Nykyinen vuosikymmen on vielä kesken, vaikkakin loppupuolella ja tilastoissa saattaa olla sellaisia rakennuksia, joita kartoituksessani ei vielä näy. (Tilastokeskus & Helsingin kaupunginkanslia 2018.)

Kolme selkeämpää kolonnadien keskittymää löytyy Länsisataman osa-alueelta Ruoholahdesta, Kampin kävelykadulta Salomonkadulta ja Katajanokalta Merisotilaantorilta. Näillä alueilla pilarikäytävät luovat yhtenäisemmän kaupunkikuvallisen elementin jokainen eri tavalla. Ruoholahdessa on määrällisesti paljon kolonnadeja, Kampissa kävelykatu on reunustettu kolonnadeilla ja Katajanokalla on ympäröity tori kolonnadeilla.

3.2.1 Ruoholahti

Ruoholahti on Länsisataman osa-alue, missä on kartoittamistani pilarikäytävän omaavista rakennuksista 13 kappaletta (kuva 3.5). Se on alueella yhtenäistä ilmettä luova aihe. Lisäksi kartoituksen ulkopuolelle jäi katoksia, joissa osasta on pilarikäytävä. Luvussa 2 tekemäni määritelmän mukaan en ole ottanut niitä tähän kartoitukseen mukaan.

Alueelle saavuttaessa keskustan suunnalta kolonnadit näkee heti. (kuva 3.6, kuva 3.7, kuva 3.8). Niitä on kattavasti koko alueel-

la eri käyttötarkoituksen rakennuksissa. Pilarikäytävistä ensimmäiset neljä on rakennettu 1980-luvulla, kahdeksan 1990-luvulla ja kaksi 2000-luvulla. Samaa kaupunginosaa oleva Jätkäsaari on saanut omat neljä kolonnadiaan vuosien 2009–2014 välillä.



Kuva 3.5. Länsisataman kolonnadit, Ruoholahden osa-alue kanavan yläpuolella.. 1:10 000



Kuva 3.6. Itämerenkadun molemmin puolin on kolonnadit saavuttaessa Ruoholahteen keskustasta idän suunnalta.



Kuva 3.7. Ruoholahden kanavan molemmin puolin on kolonnadit saavuttaessa keskustasta idän suunnalta.



Kuva 3.8. Santakatu 2:n kolonnadi Ruoholahdessa.

3.2.2 Kampin kävelykatu

Kampissa on yhteensä 11 kolonnadia (kuva 3.9). Neljä kappaletta sijaitsee kävelykatu Salomonkadulla, joka on pilarikäytäviltään ainutlaatuinen kokonaisuus Helsingissä. Kyseisen kadun kävelykatuosuudelta (kuva 3.10, kuva 3.11) jokaisessa rakennuksessa Salomonkatu 1:htä lukuunottamatta on joko osittainen kolonnadi tai jopa koko rakennuksen kiertävä kolonnadi. Alueelle on kävelykatuosuuden lisäksi rakennettu useita pilarikäytävällisiä rakennuksia. Vanhin kau-

punginosassa oleva kolonnadi sijaitsee Fredrikinkadun sekä Eerikinkadun kulmassa ja on rakennettu vuonna 1932. Uusin kolonnadi on rakennettu vuonna 2004 Arkadiankatu 3:een.



Kuva 3.9. Kampin kolonnadit 1:10 000



Kuva 3.10. Fredrikinkatu 65 kolonnadi Salomonkadun puolella Kampissa.



Kuva 3.11. Salomonkatu 13 kolonnadi Kampissa.

3.2.3 Katajanokan Merisotilaantori

Katajanokan Merisotilaantori on harvinainen kokonaisuus, jossa toria ympäröivistä rakennuksista jokaisessa viidessä rakennuksessa on kolonnadi (kuva 3.12, kuva 3.13, kuva 3.14). Nämä rakennukset on rakennettu vuosina 1981–84. Toria ympäröivät kolonnadit muodostavat yhtenäisen ilmeen alueelle ja pehmentävät rakennusten ja aukion välistä rajaa.

Katajanokalla on näiden lisäksi yksi pilarikäytävällinen, vuonna 1962 rakennettu toimistorakennus Kanavakatu 2:ssa.



Kuva 3.12. Katajanokan kolonnadit, merisotilaantorin kolonnadit oikealla. 1:10 000



Kuva 3.13. Merisotilaantorin kolonnadit.



Kuva 3.14. Merisotilaankatu 3:n kolonnadi.



Kuva 3.15. Sörnäisten rantatie 13 kolonnadi. Katutason julkisivussa on sisäänkäyntejä ja läpinäkyvyyttä.



Kuva 3.16. Sörnäisten rantatie 13 kolonnadi Veteheisenkujan puolella. Katutason julkisivussa ei tällä puolella ole ikkunoita tai toiminnallisuutta.



Kuva 3.17. Itämerenkatu 16 kolonnadi Ruoholahdentorin puolella. Katutason julkisivussa on sisäänkäyntejä ja ikkunoita.

3.3 Katutason julkisivut

Tarkasteltaessa jalankulkijan kaupunkia tulee huomioda, että ihmisen näkökenttä on eteen ja sivuille laaja ja vastaavasti ylä-alasuunnassa rajoittuneempi. Se tarkoittaa, että ihminen näkee rakennuksesta käytännössä vain katukerroksen kävellessään kadulla. (Gehl 1987: 65; Gehl, Viinikainen et al. 2018: 59.)

Katukerroksen julkisivulla on laadullinen merkitys miten jalankulkija kokee kaupunkitilan. Julkisivua voi arvioida muun muassa sen avoimuuden ja toiminnallisuuden mukaan. Avoin julkisivu sisältää ikkunapinta-alaa (kuva 3.15) ja sen vastakohta on anonyymi julkisivu (kuva 3.16). Toiminnallinen julkisivu sisältää sisäänkäynnin tai muuta vuorovaikutteisuutta (kuva 3.17). Avoin julkisivu

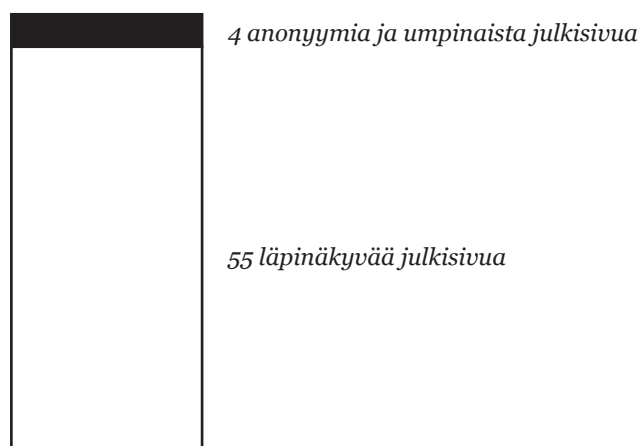
lisää rakennuksen rajan pehmeyttä, ja vuorovaikutteisuus, kuten sisäänkäynti liiketilaan, saattaa saada jalankulkijan pysähtymään tai hidastamaan kulkuaan. (Gehl & Svarre 2013: 104–105; Gehl, Viinikainen et al. 2018: 78–79.)

Ryhmittelin kartoittamani kantakaupungin kolonnadit katutason julkisivun toiminnallisuuden ja aktiivisuuden mukaan (liite 1).

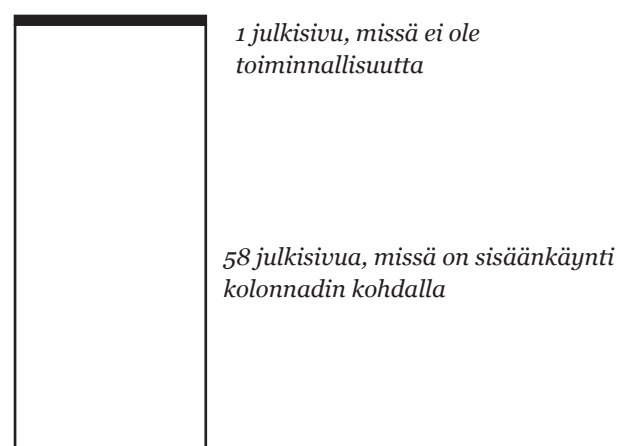
Neljässä tapauksessa julkisivu on täysin umpinainen ja anonyymi, kun taas valtaosa eli 55 tapausta sisälsi läpinäkyvyyttä julkisivussa (kaavio 3.18).

Yhtä tapausta lukuun ottamatta kaikissa rakennuksissa oli kolonnadin kohdalla sisäänkäynti (kaavio 3.19).

Kaavio 3.18. Helsingin kantakaupungin kolonnadien katutason julkisivun avoimuus.



Kaavio 3.19. Helsingin kantakaupungin kolonnadien katutason julkisivun toiminnallisuus.



4 Tapausesimerkki: Eteläesplanadi 20

Tässä luvussa esittelen tapausesimerkin Eteläesplanadi 20 ja kerron tekemistäni havainnoinneista. Havainnoinnin aikana minulle tarkentui, mitä olen havainnoimassa. Havainnoitavaksi otin jalankulkijoiden kävelyreitit sekä oleskelupaikat. Työn prosessia ja havainnoinnin sekä edellisen luvun kartoituksen tuloksia pohdin tarkemmin johtopäätöksissä.

4.1 Eteläesplanadi 20

Eteläesplanadi 20:n liikerakennuksen (kuva 4.1) on suunnitellut arkkitehti Keijo Petäjä vuonna 1975. Paikalla sijaitsi tätä ennen Brondan talo, joka purettiin vuonna 1972 (Manninen 2004: 87). Sijainti on keskeinen Helsingin keskustassa (kuva 4.2) ja valitsin

kolonnadin tarkemman havainnoinnin kohteeksi sen ominaisuuksien takia. Pilarikäytävän kohdalla julkisivu on avoin ja aktiivinen. Sisäänkäyntejä on sekä liiketiloihin, toimistotiloihin että ravintolaan (kuva 4.3).



Kuva 4.1. Eteläesplanadi 20:n kolonnadi

Kolonnadissa oli tarkasteluajanjaksona ravintolan terassi sekä liiketilan sisäänkäynnin vieressä tuoleja ja pöytiä. Ravintolan terassi rajasi osan alueesta jalankulkijoilta raskaan näköisillä viheristutuskalusteilla.



Kuva 4.2. Havainnointikohde Eteläesplanadi 20:n kolonnadi keskellä. 1:10 000

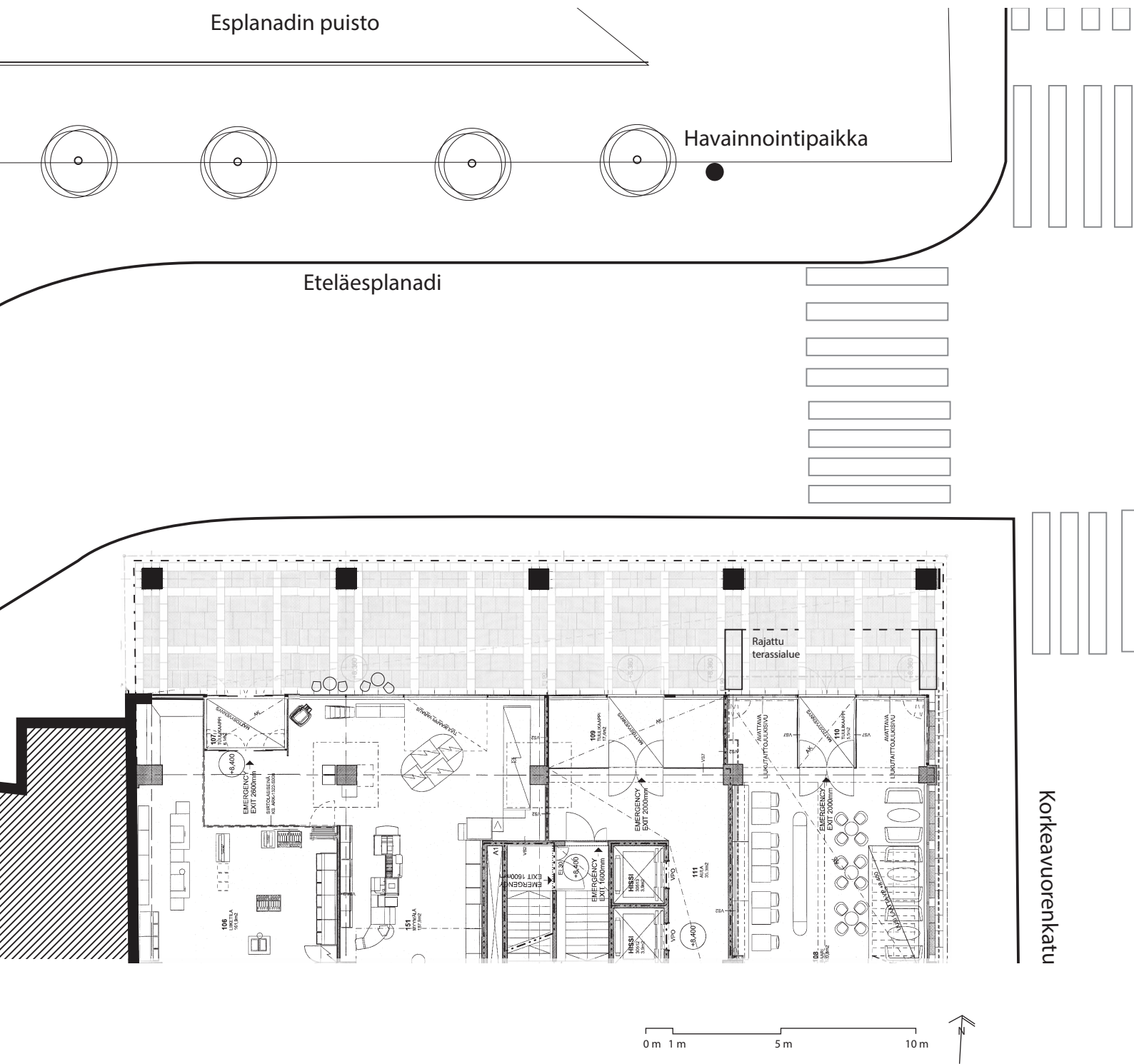
4.2 Havainnointi

Havainnoinnit tein syksyllä 2018 ja suunnittelin tekeväni kolme havainnointikertaa. Ajankohta valikoitui tämän kandidaatin tekemisen ajankohtaan eikä tämän työn puitteissa ollut mahdollisuutta valita vuodenaikaa havainnoinnille tai havainnoida pidemmältä aikajaksolta. Tarkoitukseni oli saada havainnointituloksia eri sääolosuhteiden ajalta. Kaksi havainnointikertaa toteutui. Kolmannen havainnointikerran jouduin

perumaan, koska liiketila oli remontissa ja kolonnadi oli täynnä liiketilan remontissa tarvittavaa tavaraa pakottaen jalankulkijoiden reitin kolonnadin ulkopuolelle.

Molemmat havainnointikerrat valitsin arkipäivän myöhäisiltapäivästä jolloin on paljon ihmisiä liikkeellä. Sijainti ja ajankohta pysyivät saman kaltaisina, joten erot tuloksissa voivat johtua enimmäkseen sääolosuhteista.

Havainnointimetodeitani olivat alun pe-



Kuva 4.3. Havainnointialue Eteläesplanadi 20, johon on merkitty havainnoijan sijainti sekä havainnoitavan kolonnadin kohdalta rakennuksen ensimmäisen kerroksen pohjapiirros (Brondankulma, Pohjapiirustus 1. kerros, Trium Arkkitechdit Oy, HELSINKI; Brondankulma, asemapiirustus, Trium Arkkitechdit Oy, HELSINKI). 1:200

rin jalankulkijoiden reittien piirtäminen sekä ohikulkijoiden määrän laskeminen, jotka olin valinnut alan kirjallisuuteen perustuen. Ensimmäisellä havainnointikerralla päätin vaihtaa ohikuolijoiden lukumäärän laskemisen oleskelijoiden sijaintien merkkaukseen. (Gehl & Svarre 2013: 84–85, 87–88.)

Ensimmäisen havainnoinnin tein maanantaina 15.10.2018 iltapäivällä viideltä. Oli aurinkoinen syyspäivä (kuva 4.4), tuulen nopeus oli 2,8m/s eli heikkoa tuulta ja lämpötila oli noin 14 astetta (Foreca 2018). Ihmisiä oli paljon liikkeellä. Vieressä Erottajan aukiolla oli käynnissä laajamittainen remontti, joka osaltaan saattoi ohjata normaalia enemmän jalankulkijoita Eteläesplanadin puolelle. Aukion remontti kesti molempien toteutuneiden havainnointien ajan, joten se ei vaikuttanut tuloksien eroavaisuuksiin.

Aloitin havainnoinnin laskelmalla ohikulkijoiden määrää. Laskin kuinka moni kulkee koko rakennuksen osalta pilarikäytävän ulkopuolella, kuinka moni sen sisäpuolella ja

kuinka moni kulkee sisälle toimisto- tai liiketilaan. Laskin myös omaan sarakkeeseen, kuinka moni kulki pilarikäytävän osittain kulkien pilarien välistä. Yhteensä ohikulkijoita oli viidessätoista minuutissa 116 jalankulkijaa.

Käytin jalankulkijoiden reittien havainnoinnissa apuna videokameraa, jonka tallenteen avulla jälkikäteen piirsin jalankulkijoiden kulkureitit paperille. Tällä työskentelytavalla pystyin tarkistamaan yksittäisen jalankulkijan reitin kelaamalla eteen- ja taaksepäin. Toisaalta oli tärkeää, että olin itse videokuvaamassa havainnointiajan, jolloin pystyin havainnoimaan ympäristöä ja ihmisten liikkeitä yleisesti, mistä tein muistiinpanoja. Jo viidentoista minuutin ajalta piirretyt jalankulkijoiden reitit muodostivat havaittavat pääkulkureitit.

Havainnoinnin aikana kiinnitin huomion siihen, että jalankulkijoista osa jäi seisoskelemaan tai istumaan julkisivun vieressä oleville penkeille. Samanlaista oleskelua ei ollut havaittavissa viereisillä alueilla pilarikäytävän ulkopuolella. Lisäsin havainnointiajal-

ta oleskelupaikat ja jätin merkkäämatta niin sanotut pakolliset odottelijat, jotka olivat paikoillaan liikennevalojen vaihtumista odottamassa. (Gehl & Svarre 2013: 84–85, 90.)

Toisen havainnointikerran tein perjantaina 26.10.2018 iltapäivällä neljältä. Ihmisiä oli tälläkin kertaa paljon liikkeellä. Ilma oli edellistä havainnointikertaa viileämpi, vain 2,6 astetta, puolipilvistä ja vähäistä sadetta (0,8 mm) sekä vähäistä tuulta (2,7 m/s) (Foreca 2018). Vettä ei satanut kaata-

malla, mutta sen verran, että suurella osalla jalankulkijoita oli sateenvarjo (kuva 4.5).

Toisella havainnointikerralla piirsin jälleen jalankulkijoiden reitit ja merkkasin oleskelijoiden paikat, mutta en laskenut ohikulkijoiden lukumäärää. Mielestäni ohikulkijoiden lukumäärä ei ollut olennaista tutkimuskysymysten kannalta.

Johtopäätöksissä esitän kuinka tästä aiheesta olisi syytä tehdä kattava jatkotutkimus.



Kuva 4.4. Eteläesplanadi 20 kolonnadi ensimmäisellä havainnointikerralla 15.10.2018.

4.2.1 Jalankulkureitit

Ihmiset valitsevat mahdollisuuksien mukaan aina lyhimmän reitin kävellessään paikasta toiseen (Gehl & Svarre 2013: 89). Tämä tuli todettua myös Eteläesplanadi 20:n pilarikäytävän havainnoinnin aikana.

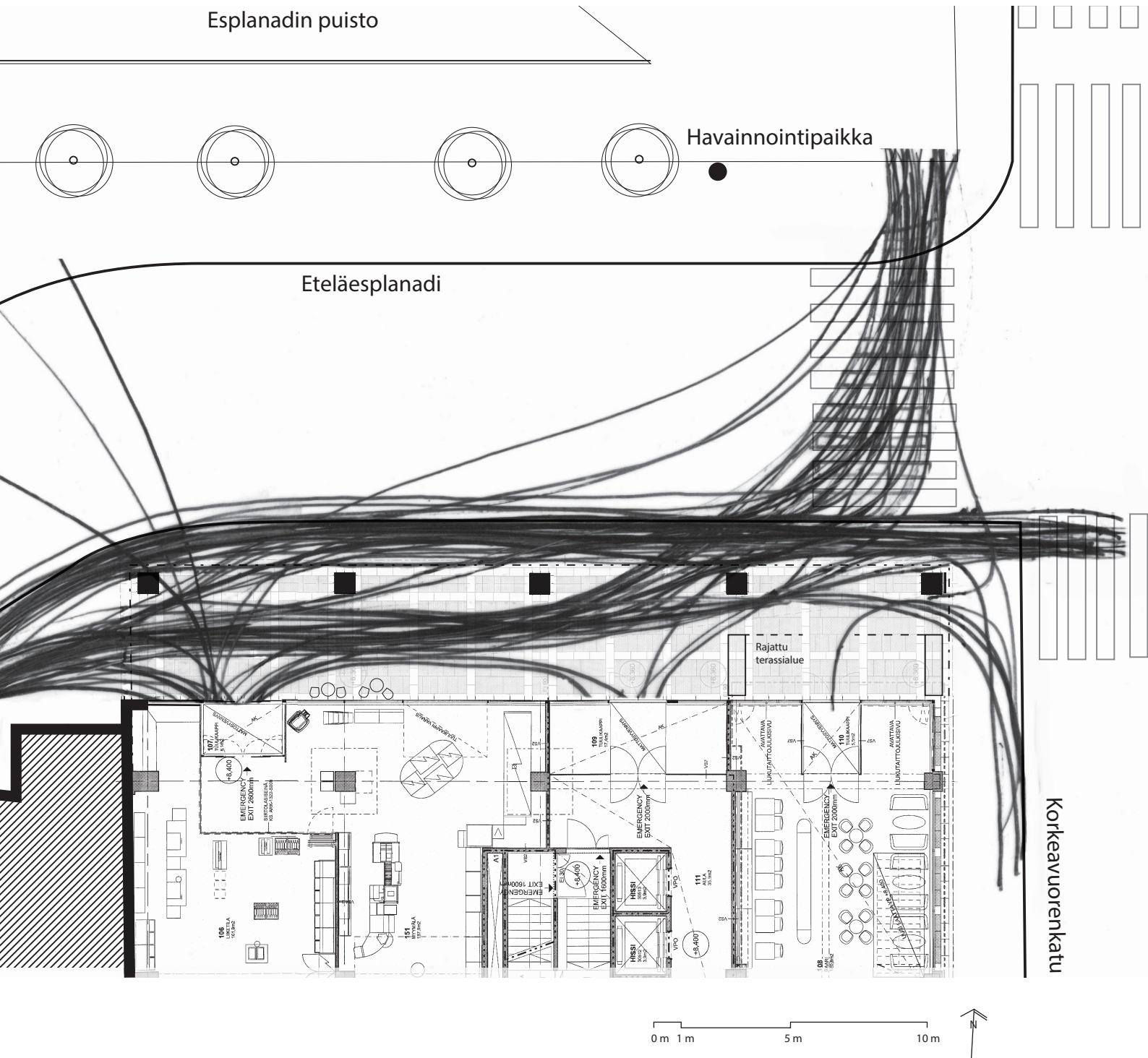
Ensimmäisellä havainnointikerralla, milloin sää oli parempi jalankulkijalle, pääkulkureitit muodostuivat sekä kolonnadin sisä- että ulkopuolelle (kuva 4.6). Piirretyistä reiteistä näkee myös kuinka useampi kulkija ylitti tien kaukaa suojatiestä kulkien suoraan puistoon.

Tien spontaaneja ylityksiä ei ollut havaittavissa sateisemmalla toisella havainnointikerralla (kuva 4.7). Huonommalla säällä jalankulkijoista suurin osa käytti mahdollisimman pitkään kolonnadin tarjoamaa sateensuojaa. Tämä näkyy yhtenä vahvempana pääreittinä. Myös useat henkilöt, joilla oli sateenvarjo, kävelivät ennemmin katoksen alla.

Pilarien ja ravintolan terassia rajaavien viheristutuskalusteiden väliin jäi vain pieni kulkuväylä, joka vaikutti ihmisten kulkureitteihin.



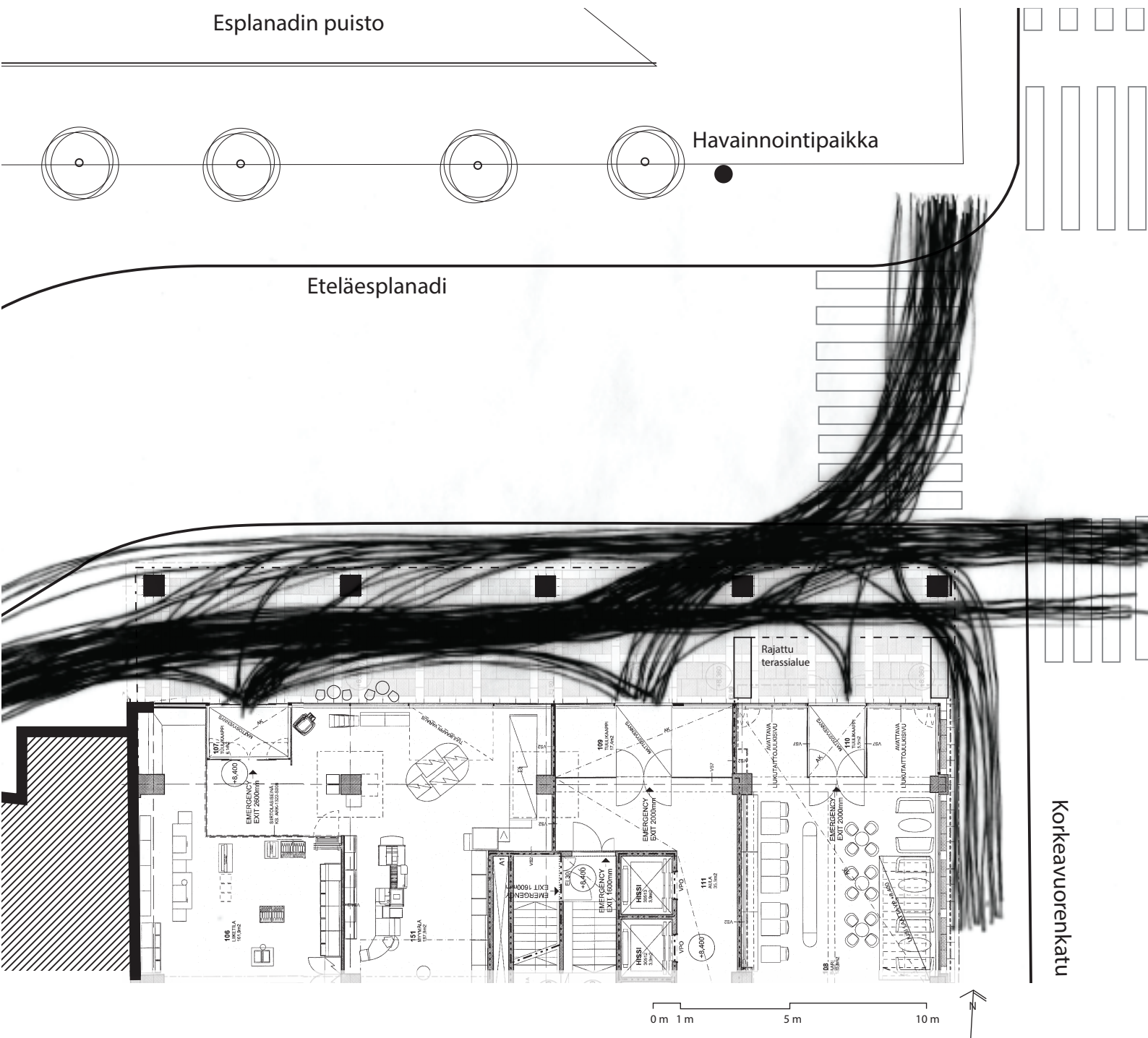
Kuva 4.5. Eteläesplanadi 20 kolonnadi toisella havainnointikerralla 26.10.2018.



Kuva 4.6. Ensimmäinen havainnointikerta, 15.10.2018, 17:00–17:15, aurinkoista, 2,8m/s tuuli, 14 °C. Jalankulkijoiden reitit videokuvattu havainnointipaikalta ja piirretty paperille jälkikäteen (Brondankulma, Pohjapiirustus 1. kerros, Trium Arkkitehdit Oy, HELSINKI; Brondankulma, asemapiirustus, Trium Arkkitehdit Oy, HELSINKI). 1:200

Ensimmäisellä havainnointikerralla suurin osa jalankulkijoista kiersi terassin pilarien ulkopuolelta vaikka suorempi reitti olisi ollut terassin ja pilarien välistä. Jopa enemmistö ihmisistä, jotka jatkoivat etelään pitkin Korkeavuorenkatua, kiersivät nämä ahtaat kohdat.

Toisella havainnointikerralla eli huonommalla ja sateisemmalla säällä, käytännössä kaikki joiden reitillä pilarien ja terassin välistä kulku teki reitistä lyhyemmän, käyttivät sitä reittiä välittämättä ahtaudesta.



Kuva 4.7. Toinen havainnointikerta, 26.10.2018, 16:00–16:15, heikkoa sadetta, 2,7m/s tuuli, 2,6 °C. Jalankulkijoiden reitit videokuvattu havainnointipaikalta ja piirretty paperille jälkikäteen (Brondankulma, Pohjapiirustus 1. kerros, Trium Arkkitehdit Oy, HELSINKI; Brondankulma, asemapiirustus, Trium Arkkitehdit Oy, HELSINKI). 1:200

4.2.2 Oleskelupaikat

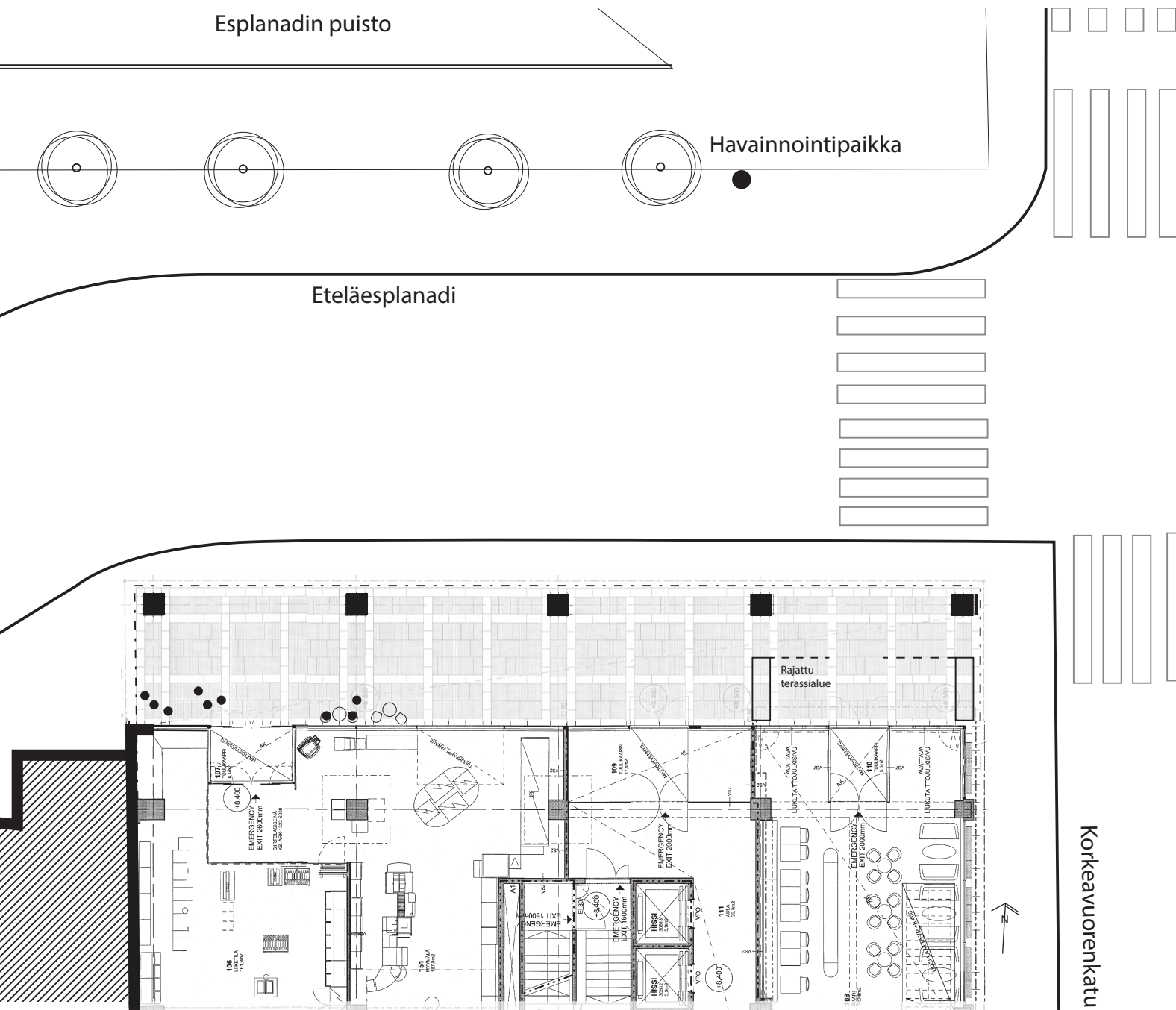
Ensimmäisellä havainnointikerralla kiinnitin huomiota siihen, että osa jalankulkijoista jäi pilarikäytävän kohdalla istumaan tuolille tai seisomaan paikoilleen (kuva 4.8). Tästä johtuen otin toiseksi havainnointimetodiksi oleskelijoiden paikkojen merkitsemisen karttaan (Gehl & Svarre 2013: 84–85, 90). Liiketilän ovien vieressä oli kaksi siirreltävää ja kevytrakenteista metallista pöytää ja niiden yhteydessä yhteensä neljä tuolia. Osa oleskelijoista käytti näitä tuoleja hetkeksi istu-

miseen, mutta moni jäi seisoskelemaan joko julkisivun läheisyyteen tai pilarien viereen.

Oleskelu julkisessa tilassa voidaan jakaa kahteen ääripäähän: pakollinen ja vapaaehtoinen oleskelu. Pakollisia ovat esimerkiksi liikennevaloissa seisominen tai kengän nauhojen sitominen. Vapaaehtoiisiin kuuluvat näyteikkunoiden katselu, ympäristöstä nauttiminen ja muiden ihmisten katselu tai hetken hengähtäminen. Vaikka ihmisillä olisi jokin rationaalinen syy olla kaupungil-



Kuva 4.8. Eteläesplanadi 20 kolonnadi ensimmäisellä havainnointikerralla 15.10.2018.



Kuva 4.9. Ensimmäinen havainnointikerta, 26.10.2018, 16:00–16:15, heikkoa sadetta, 2,7m/s tuuli, 2,6 °C. Paikoilleen pysähtyneiden oleskelijoiden paikat on merkitty havainnointihetkellä mustalla pisteellä (Brondankulma, Pohjapiirustus 1. kerros, Trium Arkkitehdit Oy, HELSINKI; Brondankulma, asemapiirustus, Trium Arkkitehdit Oy, HELSINKI). 1:200

la, todellinen syy on usein halu olla ulkona julkisessa tilassa. (Gehl & Svarre 2013: 90.)

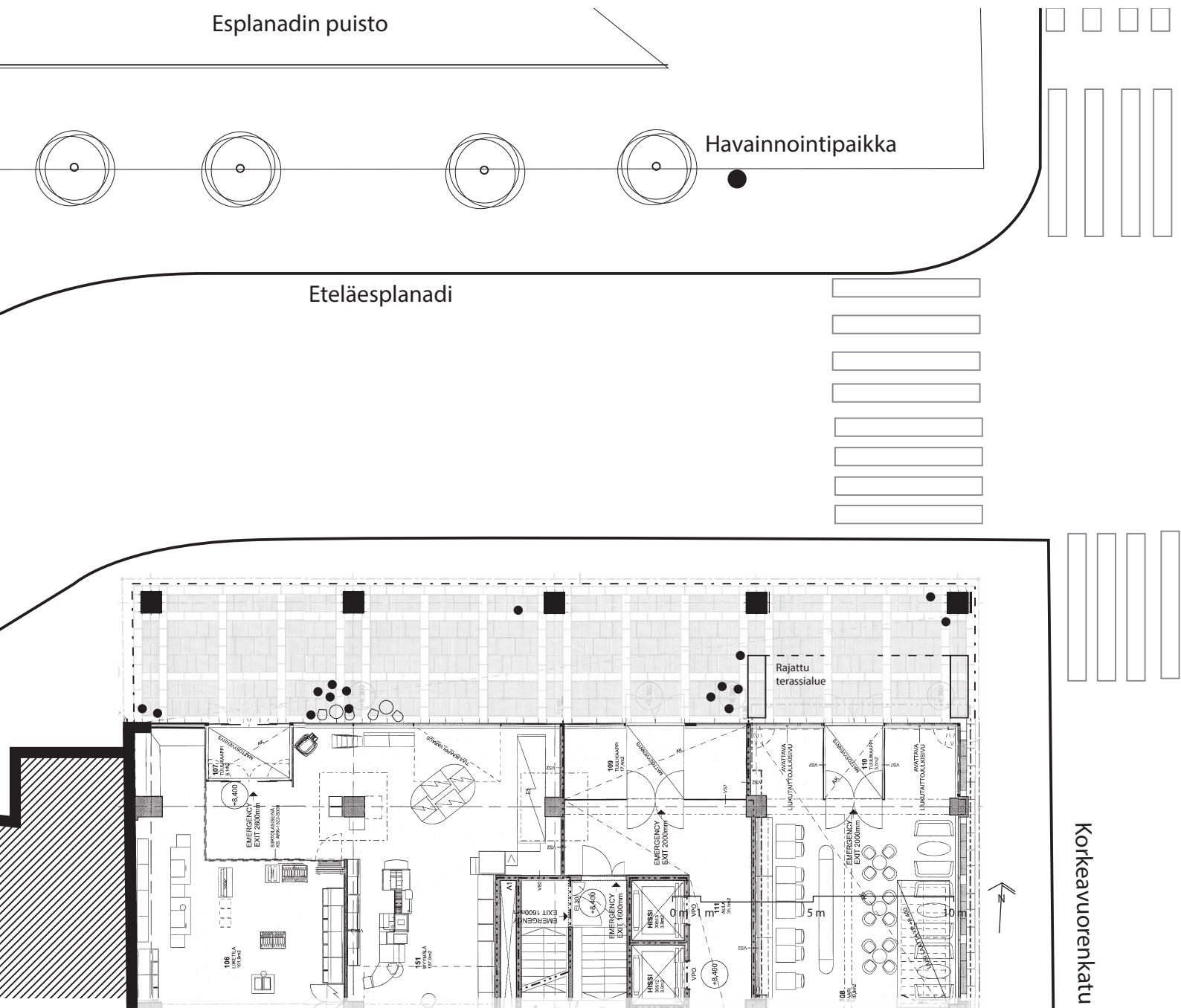
Ensimmäinen havainnointikerta (kuva 4.9) oli maanantaina 15.10.2018 viideltä iltapäivällä. Lämpötila oli 14 astetta, oli heikkoa tuulta ja aurinko paistoi. Yhdeksän ihmistä pysähtyi oleskelemaan kolonnadissa viidentoista minuutin tarkastelun aikana.

Toinen havainnointikerta (kuva 4.10) oli perjantaina 26.10.2018 neljältä iltapäivällä, jolloin lämpötila oli 2,6 astetta ja oli vähäistä tuulta, vähäistä sadetta ja puolipilvistä. 16 ihmistä pysähtyi oleskelemaan kolonnadissa viidentoista minuutin tarkastelun aikana.

Ensimmäisellä havainnointikerralla, milloin oli aurinkoista, ihmisiä oleskeli paljon Esplanadin puistossa. Puis-

to on havainnointipaikan välittömässä läheisyydessä. Toisella havainnointikerralla, kun oli sateista, ihmisiä ei oleskellut puistossa tai oleskelijoiden määrä oli hyvin vähäistä.

Yhteistä kaikilla kolonnadissa havaituille oleskelijoilla oli se, että kukaan ei jäänyt suoraan kulkuväylälle. Oleskelupaikat olivat molemmilla kerroilla seinustan tai pilarien läheisyydessä. Edellä mainittu on ihmisille tyypillinen käyttäytymismalli, joka on todettu useissa tutkimuksissa: ihmiset seisovat mielellään aluetta rajaavilla reunoilla kuten lähellä rakennusta tai pilareita (Gehl & Svarre 2013: 84; Gehl, Viinikainen et al. 2018: 137–141).



4.10. Toinen havainnointikerta, 26.10.2018, 16:00–16:15, heikkoa sadetta, 2,7m/s tuuli, 2,6 °C. Paikoilleen pysähtyneiden oleskelijoiden paikat on merkitty havainnointihetkellä mustalla pisteellä (Brondankulma, Pohjapiirustus 1. kerros, Trium Arkkitehdit Oy, HELSINKI; Brondankulma, asemapiirustus, Trium Arkkitehdit Oy, HELSINKI). 1:200

5 Johtopäätökset

Kandidaatintyöni tutkimuskysymykset olivat: missä Helsingin kantakaupungin alueella on kolonnadeja? Miten jalankulkijat käyttävät kolonnadia? Tekeekö kolonnadi julkisesta tilasta paremman?

Helsingin kantakaupungissa kolonnadien määrä oli suurempi kuin mitä ennalta ajattelin: yhteensä 59 kolonnadillista rakennusta. Kolonnadeja on rakennettu lähes jokaisena vuosikymmenenä viimeisen sadan vuoden aikana. Kartoituksessa nousi esille kolme aluetta, joissa kolonnadit muodostavat hie-non kaupunkikuvallisen kokonaisuuden. Kolonnadien osuus koko rakennuskannasta ei silti ole suuri: vain kaksi prosenttia, kuten tämän työn luvussa 3.2 kerroin tarkemmin.

Havainnointituloksia Eteläesplanadi 20:n kolonnadin jalankulkureiteistä ja oleskelupaikoista esitin luvussa 4.2. Huonommalla säällä jalankulkijat käyttivät mielellään katettua tilaa kulkemiseen, kun kauniilla säällä jalankulkijat kävelivät pääasiassa suorinta tai lyhintä reittiä. Oleilemaan jalankulkijoita jäi kolonnadiin molemmilla kerroilla. Huonolla säällä oleskellemaan jäi useampi henkilö kuin hyvällä säällä. Samanlaista toimintaa ei havainnointitietokilla ollut huomattavissa naapurirakennusten kohdalla kummallakaan havainnointikerroilla. Hyvällä säällä ihmisillä on mahdollisuus oleskella missä tahansa, mutta huonolla säällä vaihtoehtoja on rajallisesti. Molemmilla kerroilla oleskelupaikat sijoittuivat joko

lähelle julkisivua tai pilarien läheisyyteen.

Havainnointi onnistui lähes suunnitellusti. Kaksi havainnointikertaa toteutui suunnitellun kolmen sijaan. Havainnoinnin vuoden-aika ja havainnointiin käytettävä ajanjakso valikoituivat tämän kandidaatintyön teko-ajan mukaan, joten minulla ei ollut mahdollisuutta valita teenkö havainnoinnin jonain toisena vuodenaikana tai pidempää aikaväliä käyttäen. Kolmas havainnointikerta jäi tekemättä liiketilassa alkaneen remontin takia.

Havainnointimethodiksi olin valinnut alun perin jalankulkijoiden lukumäärän laske-
misen sekä jalankulkijoiden reittien piirtä-
misen. Ensimmäisellä havainnointikerralla
tekemäni muutos havainnointimethodeihin
osoittautui hyväksi ratkaisuksi. Oleskelijoi-
den paikkojen merkitseminen perustui myös
alan kirjallisuuteen ja osoittautui onnistu-
neeksi valinnaksi. Kaksi havainnointikertaa
on pieni otanta ja aihetta on syytä tutkia lisää.

Aluerajaus Helsingin kantakaupungin
kolonnadien tarkasteluun oli sopiva. Kar-
toituksesta sai kattavan kuvan millä alueilla
pilarikäytäviä on kantakaupungissa ja mil-
le alueille niitä on keskittynyt enemmän.
Mielenkiintoista olisi ollut myös keskittyä
kartoituksessa kahteen eri keskusta-aluee-
seen kumpaankin pienemmällä säteellä.

Jatkotutkimusaiheena olisi kiinnostavaa

nähdä havainnointia kolonnadien käytöstä eri
vuodenajoilta ja eri kantakaupungin alueilta.
Vertailu asuinalueiden ja keskusta-alueiden
kesken ja niissä sijaitsevien kolonnadien käy-
töstä olisi myös mielenkiintoista ja antaisi
uusia työkaluja suunnitteluun eri tyyppisillä
alueilla. Pidempiaikainen kolonnadien käy-
tön tarkastelu voitaisiin toteuttaa esimerkiksi
sitte, että kamera asennettaisiin kuvaamaan
havainnoitavaa sijaintia ja tallenteelta merkit-
täisiin jalankulkijoiden oleskelupaikat. Tällä
tavalla olisi mahdollista havainnoida pidem-
pää ajanjaksoa yhdellä kertaa nopeuttamalla
videoa. Videolla näkyisivät paikoilleen oleile-
maan jääneet ihmiset ja ohi vilahtaviin jalan-
kulkijoihin ei tarvitsisi kiinnittää huomiota.

Kolonnadien mitoituksia voisi myös
tutkia: mikä on mittasuhteen vaikutus ko-
lonnadien käyttöön. Tekemääni kartoi-
tusta voisi jatkaa mittaamalla kolonnadin
leveyden rakennuksen katujulkisivun reu-
nasta pilariston sisäreunaan ja jalkakäy-
tävän leveyden kolonnadin ulkopuolella.

Kartoittamani kolonnadit voisi myös kate-
gorisoida tarkemmin. Nyt jaoin ne luvussa 3.2
julkisivun avoimuuden ja toiminnallisuuden
mukaan ja näitä määreitä olisi voinut laajentaa
sisältämään onko kyseessä asuinrakennuksen
vai liike- tai toimistotilan sisäänkäynti. Avoi-
muuden olisi voinut jaotella myös samoilla ra-

kennuksen tyypeillä, mutta myös sen mukaan kuinka suuri osa julkisivusta oli läpinäkyvä.

Tulin kandidaatintyössäni johtopäätökseen, joka tukee alan kirjallisuutta: kolonnadit tekevät kaupunkitilasta miellyttävämmän jalankulkijalle.

Lähdeluettelo

FORECA, 2018. Sääennusteet, havaintohistoria 15.10.2018 ja 26.10.2018. <https://www.foreca.fi/Finland/Helsinki/havaintohistoria>. Viitattu 03.11.2018.

GEHL, J., 1987. Life between buildings : using public space. New York: Van Nostrand Reinhold.

GEHL, J. & SVARRE, B., 2013. How to study public life. Washington (D.C.): Island Press.

GEHL, J., VIINIKAINEN, T., PÄIVÄNEN, J., HAMMARSTEN, H. & TUURNALA, P., 2018. Ihmisten kaupunki. Helsinki: Rakennustieto Oy.

HAMILO, M. 2014. Kuiva ja lämmin Helsinki [artikkeli] https://www.tiede.fi/artikkeli/jutut/uusimmat/kuiva_lammin_helsinki. Viitattu 15.10.201

HELSINGIN KAUPUNKI, 2018. [karttapalvelu] Kantakartta ja rakennukset. <https://kartta.hel.fi>. Viitattu 25.9.2018

HELSINGIN KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO, 2017. [esite] Kaupunkikaava, Helsingin yleiskaava. <https://www.hel.fi/hel2/ksv/julkaisut/esitteet/esite-2017-1-fi.pdf>. Viitattu 15.10.2018

HELSINGIN

KAUPUNKISUUNNITTELUVIRASTO,
2016 14/6. Teemakartta, kantakaupunki.
[esite] [https://www.hel.fi/hel2/ksv/
Liitteet/2016_kaava/Yleiskaava_
kantakaupunki_20160614.pdf](https://www.hel.fi/hel2/ksv/Liitteet/2016_kaava/Yleiskaava_kantakaupunki_20160614.pdf). Viitattu
15.10.2018

JACOBS, A.B., 1993. Great streets.
Cambridge (Mass.): MIT Press.

JAMES-CHAKRABORTY, K., 2014.
Architecture since 1400. Minneapolis:
University of Minnesota Press.

MANNINEN, A., 2004. Puretut talot : 100
tarinaa Helsingistä. Helsinki: Helsingin
sanomat.

QUIRKE, S., 2014. Exploring Religion in
Ancient Egypt. Somerset: Wiley.

TERPAK, F. & BONFITTO, P. The Legacy
of Ancient Palmyra. [sivusto] [http://www.
getty.edu/research/exhibitions_events/
exhibitions/palmyra/index.html](http://www.getty.edu/research/exhibitions_events/exhibitions/palmyra/index.html). Viitattu
06.11.2018

TILASTOKESKUS & HELSINGIN

KAUPUNGINKANSLIA, 2018. Tietokanta:

Helsingin rakennukset käyttötarkoituksen
ja valmistumisvuoden mukaan. Aineiston
ylläpitäjä on Helsingin kaupunginkanslia
/ Kaupunkitutkimus ja -tilastot ja
alkuperäinen tekijä Tilastokeskus. [tilasto]
[https://hri.fi/data/dataset/aluesarjat-a01s-
hki-rakennuskanta](https://hri.fi/data/dataset/aluesarjat-a01s-hki-rakennuskanta). Viitattu 03.11.2018

TYNKKYNNEN, A. 2009. Kävely ansaitsee
paremmat olosuhteet. [artikkeli] [https://
www.rakennustieto.fi/lehdet/ry/index/
lehti/P_354.html](https://www.rakennustieto.fi/lehdet/ry/index/lehti/P_354.html). Viitattu 15.10.2018

VALKEAPÄÄ, U. SALMELA & E.
BONELIUS, Jyväskylän yliopisto, pdf-
versio, 2003. Taidehistorian sanasto.
[kirja] [https://jyx.jyu.fi/bitstream/
handle/123456789/47722/951-34-0991-0.
pdf](https://jyx.jyu.fi/bitstream/handle/123456789/47722/951-34-0991-0.pdf). Viitattu 15.10.2018

VITRUVIUS POLLIO & MORGAN, M., 1914.
The ten books on architecture. Cambridge:
Harvard University Press

Kuvalähteet

KLENGEL, H. (1974). Plan of Palmyra, Syria [piirros]. <http://dcl.dash.umn.edu/highlights/items/show/681> CC BY-NC 3.0: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0/>. Viitattu 22.11.2018

LANGL, J., HÖLZEL, E. KIK-IRPA, BRUSSELS, (1850/1900). Forum te Rome. [piirros]. https://www.europeana.eu/portal/record/2048001/Athena_Plus_ProvidedCHO_KIK_IRPA__Brussels__Belgium__AP_10140351.html CC BY-NC-SA 3.0: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc-sa/3.0/>. Viitattu 24.11.2018

LEATHERBURY, S. MANAR AL-ATHAR, PHOTO-ARCHIVE, OXFORD (2010).

Palmyra - middle colonnaded street - south side in front of theatre - looking towards Monumental Arch. [valokuva] <http://www.manar-al-athar.ox.ac.uk>, CC BY-NC 3.0: <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/3.0/>. Viitattu 06.11.2018

SCGSWELEVEN, WIKIMEDIA (2013). Portici, Bologna [valokuva]. https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Bologna_Arcade_-_a_way_to_go.jpg CC BY-SA 3.0: <https://creativecommons.org/licenses/by-sa/3.0/>. Viitattu 18.11.2018

TRIUM ARKKITEHDIT OY, HELSINKI, (2013). Brondankulma, asemapiirustus. <https://asiointi.hel.fi/arska/> viitattu 1.11.2018

TRIUM ARKKITEHDIT OY, HELSINKI,
(2013). Brondankulma, pohjapiirustus 1.
kerros. <https://asiointi.hel.fi/arska/> viitattu
1.11.2018

Muut kuvat, kaaviot ja kansikuva: Jaakko
Torvinen.

Liite 1

Kartoitus kantakaupungin kolonnadeista.

Kaupunginosa	Osoite	Julkisivu		Toiminto		Rakennusvuosi	Muu havainto		1= kyllä, Tyhjä= ei
		Läpinäkyvyyttä	Anonyymi	Sisäänkäynti	Ei sisäänkäyntiä		Positiivinen	Negatiivinen	
Länsisatama Ruoholahti (osa-alue)									
	Porkkalankatu 5	1		1		1984			
	Sulhasenkuja 1	1		1		1986			
	Porkkalankatu 7	1		1		1987			
	Porkkalankatu 1	1		1		2002			
	Porkkalankatu 18	1		1		2000			
	Itämerenkatu 23	1		1		2004			
	Itämerenkatu 11	1		1		1999			
	Itämerenkatu 16	1		1		1995			
	Ruoholahdentori 2	1		1		1994			
	Itämerenkatu 3	1		1		1998			
	Itämerenkatu 1	1		1		1998			
	Itämerenkatu 2	1		1		1993			
	Santakatu 2	1		1		1993			
	Laiwapojankatu 3	1		1		1995			
Jätkäsaari (osa-alue)									
	Saukonpaadenranta 2	1		1		2009			
	Saukonpaadenranta 4	1		1		2012			
	Tyyneimerenkatu 3	1		1		2014			
	Tyyneimerenkatu 5	1		1		2014			
Punavuori									
	Merimiehenkatu 20	1		1		1963			
	Albertinkatu 3	1		1		1958		Kolonnadi on aidattu	
Ullanlinna									
	Kapteeninkatu 7	1		1		1963	Terassi		
Kaartinkaupunki									
	Eteläesplanadi 20	1		1		1975	Terassi ja muita penkkejä	Terassi aittaa toista päätyä	
	Eteläranta 10	1		1		1952			
	Eteläranta 8	1		1		1955			
Katajanokka									
	Kanavakatu 2	1		1		1962		Autoliikenne kolonnadissa	
	Merisotilaantori 1	1		1		1982			
	Merikasarminkatu 7	1		1		1984			
	Merisotilaankatu 3	1		1		1984			
	Merikasarminkatu 12	1		1		1982			
	Matruusinkatu 4	1		1		1981			
Kruununhaka									
	Pohjoisesplanadi 11-13		1	1		1833			
	Hallituskatu 7		1	1		1850			
	Unioninkatu 43	1		1		2004			
Kluuvi									
	Vuorikatu 24	1		1		1966			
	Fabianinkatu 27-29	1		1		1964			
Kamppi									
	Fredrikinkatu 51-53	1		1		1932	Terassi		
	Malmirinne 3	1		1		1952			
	Malminkatu 30	1		1		1968			
	Kampinkuja 2	1		1		1972			
	Fredrikinkatu 39	1		1		1999			
	Salomonkatu 13	1		1		1980			
	Salomonkatu 5	1		1		1980			
	Salomonkatu 3	1		1		1977			
	Arkadiankatu 3	1		1		2004			
	Mannerheimintie 22-24	1		1		1935	Terassi		
	Annanaukio 1	1		1		2000			
Etu-Töölö									
	Runeberginkatu 14-16	1		1		1950			
Taka-Töölö									
	Mannerheimintie 15b		1	1		1974		Kolonnadit parkkipaikkoja	
	Mannerheimintie 15c	1		1		1993			
	Topeliuksenkatu 6	1		1		1970			
Siltasaari									
	Siltasaarenkatu 16	1		1		1960			
	Näkinkuja 8	1		1		1995			
	Vetehisenkuja 9	1		1		1994			
	Haapaniemenkatu 7-9	1		1		1976			
Vilhonvuori									
	Lintulahdenkuja 4	1		1		1926			
	Sörmäisten rantatie 29	1		1		1993	Käynti jalankulkusillalle		
Linjat									
	Neljäs Linja 17-19	1		1		1962			
	Helsinginkatu 50	1		1		1964			
	Kirstinkatu 2		1		1	1962			
YHT	59	55	4	58	1				